

COUR D'APPEL

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
SIÈGE DE MONTRÉAL

N° : 500-09-030735-237
(500-17-096095-164)

DATE : 1^{er} mai 2025

**FORMATION : LES HONORABLES MARTIN VAUCLAIR, J.C.A.
JUDITH HARVIE, J.C.A.
CHRISTIAN IMMER, J.C.A.**

CORMER GROUP INDUSTRIES INC.
APPELANTE – demanderesse
c.

**BOMBARDIER INC.
LEARJET INC.
BOMBARDIER AEROSPACE MEXICO
S.A. DE C.V.**
INTIMÉES – défenderesses

ARRÊT

[1] L'appelante Cormer Group Industries inc. (« **Cormer** ») se pourvoit contre un jugement rendu le 28 août 2023 par la Cour supérieure (l'honorable Thomas M. Davis), lequel rejette son recours en dommages contre les intimées Bombardier inc., Learjet inc., Bombardier Aerospace Mexico S.A. de C.V. (ensemble « **Bombardier** »)¹. Voici brièvement le contexte.

¹ *Aviacomp c. Bombardier inc.*, 2023 QCCS 3336 [Jugement entrepris].

Contexte

[2] En 2007, Bombardier démarre, à partir d'une page blanche², le programme pour la conception et la fabrication d'un nouvel avion d'affaires biréacteur, le Learjet85 (« **L85** »), plus léger et économe en carburant. Bombardier prévoit fabriquer cet avion principalement à partir d'usines situées au Mexique.

[3] Cormer, une entreprise de Winnipeg fondée par Andy Corner en 1988, œuvre dans le secteur de l'usinage de pièces de métal servant dans la fabrication d'automobiles, de machineries lourdes et d'avions. En 2007, Leo Sousa se joint à l'entreprise et en devient le président en 2012. À cette époque, Cormer veut augmenter ses activités dans le domaine de l'aéronautique. Elle rencontre des représentants de Bombardier qui œuvre au sein du Mexico Supplier Development Team (« **MSDT Bombardier** »), lequel est responsable d'encourager et d'aider les fournisseurs à s'installer au Mexique.

[4] Les parties entreprennent des négociations pour développer une relation contractuelle à long terme, considérant que Cormer planifie déjà ouvrir une usine au Mexique. En avril 2013, Bombardier accorde à Cormer un lot de fabrication pour le L85 (« Learjet 85 work package »)³ de pièces de métal dont la fabrication pourra commencer dès que Bombardier émettra des bons de commande en ce sens, alors que Cormer s'engage à transférer au Mexique ses activités de fabrication pour Bombardier à une date dont les parties conviendront au cours des deux prochaines années. Fin avril 2013, Cormer confirme à Bombardier son intention d'ouvrir une usine au Mexique, située à proximité de celle de Bombardier. Au début de l'été 2013, les parties signent un contrat cadre de fournisseur (« **Contrat** »), dont la date d'effectivité est le 1^{er} janvier 2013 et la durée de huit ans, portant sur la fourniture de certaines pièces de métal pour plusieurs programmes d'avions de Bombardier.

[5] Au cours de l'année 2014, Cormer installe son usine au Mexique qui devient fonctionnelle en décembre 2014. Le jour de la célébration de son ouverture à la mi-janvier 2015, Bombardier annonce qu'elle interrompt le programme L85. Dans les mois qui suivent, Cormer met un terme à ses opérations au Mexique. À la fin d'octobre 2015, Bombardier annonce qu'elle annule le programme L85 pour lequel elle essuie une perte 2,6 milliards \$.

[6] En octobre 2016, Cormer entreprend une poursuite en dommages contre Bombardier alléguant, entre autres, des manquements aux obligations de bonne foi ainsi que le dol de Bombardier dans le cadre de la négociation. Elle demande la nullité du Contrat et une compensation d'un peu plus de 11,5 millions \$ pour les coûts d'installation de son usine au Mexique ainsi que pour la perte de profits. En outre, elle réclame :

² « *Clean sheet approach* », Jugement entrepris, paragr. 1.

³ Lettre de MSDT à Cormer datée du 3 avril 2013.

(1) 375 000 \$ en dommages-intérêts pour des inconvénients subis; (2) 500 000 \$ pour des dommages punitifs; et (3) 250 000 \$ pour ses honoraires extrajudiciaires.

Jugement entrepris

[7] Le juge de première instance ne retient aucun des arguments de Cormer. Après une revue détaillée de la preuve, il conclut que Bombardier interrompt le programme L85 en janvier 2015, puis y met un terme à la fin d'octobre 2015, parce que les ventes des futurs appareils L85 s'avéraient insuffisantes, contrairement à sa prévision qu'il y aurait une reprise des commandes.

[8] Il considère que Bombardier n'a pas manqué à ses obligations de bonne foi ni provoqué d'erreur par le dol. Il ajoute qu'il n'y a pas de lien causal entre les dommages réclamés et la faute alléguée, étant donné que Cormer s'était déjà engagée envers un autre client à s'implanter au Mexique, que son contrat avec Bombardier lui permettait de fournir des pièces de métal pour d'autres avions et qu'elle n'a pas été en mesure de maintenir ses activités au Mexique en raison d'un manque de liquidités et de l'insatisfaction exprimée par un autre de ses clients.

[9] Enfin, la preuve démontre selon lui que Cormer n'a pas mitigé ses dommages puisqu'elle ne s'est pas efforcée de fournir d'autres pièces de métal pour d'autres avions de Bombardier et n'a pas tenté d'obtenir des contrats auprès d'autres clients. Quant à la réclamation pour perte de profit, le juge qualifie ces dommages d'imprévisibles et indirects.

Moyens d'appel

[10] Cormer soulève cinq moyens en appel qu'il formule ainsi :

- (1) Did the Judge err in law, in his analysis of the duty to inform, by failing to consider the information held by a corporation as a whole, instead considering only the knowledge of certain individuals?
- (2) Did the Judge err in law by failing to identify the proactive and prohibitive dimensions of the duty to inform when he evaluated Bombardier's good faith obligations toward Cormer?
- (3) Did the Judge err in law and fact in his evaluation of fraud by concealment, by misinterpreting the criteria for intentional concealment?
- (4) Did the Judge err in law by misinterpreting the duty to inform oneself by failing to consider the criteria for reasonable reliance on the information provided by the debtor of the obligation?

- (5) Did the Judge err in law and fact by omitting an analysis of Cormer's claim for damages for the loss incurred?

[11] Les quatre premiers moyens d'appel concernent la faute que Bombardier aurait commise en violant son obligation de bonne foi et en obtenant un consentement au moyen d'un dol, tandis que le dernier porte sur la question des dommages. Autant dans son mémoire que lors des plaidoiries, Cormer aborde peu la question du lien causal malgré les conclusions du juge à ce sujet, si ce n'est que pour affirmer son existence. De son côté, Bombardier plaide notamment que l'appel devrait être rejeté en raison de l'absence de tout lien entre la faute alléguée et les dommages réclamés. La Cour est d'accord avec la position défendue par Bombardier sur cet aspect.

[12] Ainsi, sans avaliser les motifs du juge quant à la faute, la Cour considère que l'absence de lien causal suffit à déterminer que le juge était justifié de conclure que la responsabilité de Bombardier ne pouvait être retenue. Il ne sera donc pas nécessaire d'aborder en détail l'analyse du juge quant au dol et à l'obligation de renseignements qu'impose la bonne foi.

Analyse

[13] La responsabilité contractuelle exige la démonstration d'un lien causal entre la faute alléguée et le dommage réclamé, comme le prévoit l'article 1458 C.c.Q. :

1458. Toute personne a le devoir d'honorer les engagements qu'elle a contractés.

Elle est, lorsqu'elle manque à ce devoir, responsable du préjudice, corporel, moral ou matériel, qu'elle cause à son cocontractant et tenue de réparer ce préjudice; ni elle ni le cocontractant ne peuvent alors se soustraire à l'application des règles du régime contractuel de responsabilité pour opter en faveur de règles qui leur seraient plus profitables.

1458. Every person has a duty to honour his contractual undertakings.

Where he fails in this duty, he is liable for any bodily, moral or material injury he causes to the other contracting party and is bound to make reparation for the injury; neither he nor the other party may in such a case avoid the rules governing contractual liability by opting for rules that would be more favourable to them.

[Soulignements ajoutés]

Comme le soulignent les auteurs Pierre-Gabriel Jobin et Nathalie Vézina dans leur ouvrage intitulé *Les Obligations* :

774. Règles générales – La détermination de l'existence d'un lien de causalité entre la faute et le préjudice constitue la troisième condition de la responsabilité

contractuelle [...]. Le caractère direct du préjudice réparable [...] et le lien de causalité jouent alors un rôle complémentaire et ont même parfois tendance à se confondre en pratique.⁴

[14] À ce sujet, les articles 1607 et 1613 C.c.Q. édictent :

1607. Le créancier a droit à des dommages-intérêts en réparation du préjudice, qu'il soit corporel, moral ou matériel, que lui cause le défaut du débiteur et qui en est une suite immédiate et directe.

1613. En matière contractuelle, le débiteur n'est tenu que des dommages-intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir au moment où l'obligation a été contractée, lorsque ce n'est point par sa faute intentionnelle ou par sa faute lourde qu'elle n'est point exécutée; même alors, les dommages-intérêts ne comprennent que ce qui est une suite immédiate et directe de l'inexécution.

1607. The creditor is entitled to damages for bodily, moral or material injury which is an immediate and direct consequence of the debtor's default.

1613. In contractual matters, the debtor is liable only for damages that were foreseen or foreseeable at the time the obligation was contracted, where the failure to perform the obligation does not proceed from intentional or gross fault on his part; even then, the damages include only what is an immediate and direct consequence of the nonperformance.

[Soulignements ajoutés]

[15] Ainsi, seuls les dommages-intérêts qui sont une suite immédiate et directe de la faute contractuelle peuvent être réparés. De même, à moins d'une faute intentionnelle ou lourde, ceux-ci doivent également être prévisibles. À ce sujet, les auteurs Jobin et Vézina mentionnent :

770 – Préjudice direct – [...] Le législateur a simplement voulu affirmer ainsi la nécessité d'un lien de causalité étroit entre la faute et le préjudice susceptible d'être réparé. Sans violer le principe de la réparation intégrale, il a voulu éviter que le débiteur ne soit tenu des conséquences et des effets éloignés de son inexécution. [...]

[...]

[...] À l'occasion, les tribunaux refusent d'attribuer une partie de la somme réclamée au motif que les difficultés financières subies par le créancier résultent

⁴ Jean-Louis Baudouin, Pierre-Gabriel Jobin, Nathalie Vézina, *Les obligations*, 7e éd., Montréal, Yvon Blais, 2013, n° 774.

du fait que ce dernier se trouvait déjà dans une situation précaire lors de l'inexécution de son cocontractant.⁵

[Renvoi omis]

[16] La détermination du lien causal « est dans une large mesure une question de fait et elle dépend de l'ensemble des circonstances de l'affaire »⁶. Dans ce domaine, le juge d'instance jouit d'une discrétion « fort large »⁷.

[17] En appel, Cormer ne demande plus la nullité du Contrat et n'invoque plus le caractère abusif de certaines de ses clauses. Elle réduit sa réclamation à des dommages-intérêts d'une valeur totale de près de 7 M\$ incluant : (1) les coûts d'installation de son usine au Mexique pour un montant de près de 2,6 M\$ auquel elle ajoute les intérêts encourus pour financer cette installation de près de 875 000 \$; (2) un montant d'environ 375 000 \$ en troubles et inconvénients subis afin de mitiger ses dommages en lien avec l'usine; et (3) une perte de profits d'un peu plus de 3 M\$. Quant au dernier élément, elle limite sa réclamation aux profits qu'elle aurait pu tirer des trois lots de fabrication annoncés par Bombardier en lien avec le L85. Cormer abandonne donc ses demandes pour les autres pertes de profit réclamées en première instance ainsi que les dommages punitifs et les honoraires extrajudiciaires. Il y a lieu de traiter séparément du lien de causalité pour les deux chefs de dommages réclamés en appel.

Les frais d'installation au Mexique

[18] Cormer plaide que n'eût été des manquements de Bombardier à ses obligations de bonne foi⁸ dans ses dimensions proactives et prohibitives en lien avec ses devoirs de renseignements⁹, elle n'aurait jamais ouvert une usine au Mexique. Le juge de première instance arrive pourtant à la conclusion contraire :

[228] Even more important is the fact that Cormer had a vision to build a plant in Mexico even before it was in discussions with Bombardier. It had a contractual agreement with Latecoere to establish a facility in Mexico before it signed the contract with Bombardier.

⁵ Jean-Louis Baudouin, Pierre-Gabriel Jobin, Nathalie Vézina, *Les obligations*, 7e éd., Montréal, Yvon Blais, 2013, n° 770.

⁶ *Salomon c. Matte-Thompson*, 2019 CSC 14, paragr. 84.

⁷ *Ciment Québec inc. c. Stellaire Construction inc.*, 2002 CanLII 35591 (QC CA), paragr. 39. Voir également : *Deux-Montagnes (Ville de) c. St-Joseph-du-Lac (Municipalité de)*, 2015 QCCA 749, paragr. 35; *Léveillé c. Courses Stock-Car Drummond inc.*, 2010 QCCA 1357, paragr. 15.

⁸ Art. 1375 et 1434 C.c.Q.

⁹ *Ponce c. Société d'investissements Rhéaume Itée*, 2023 CSC 25, paragr. 75-76 et 80.

[229] The Court cannot accept that the facility was purposely built for the L85. Mr. Corner himself said that the L85 work would only occupy 50 % of the plant's capacity.

[230] In short, the Court cannot find that Cormer solely relied on Bombardier's representations about the L85 in its decision to establish itself in Mexico.

[...]

4.7 Conclusion on the plant in Mexico

[266] The Court concludes that Bombardier cannot be held responsible for Cormer's losses resulting from its decision to set up in Mexico.

[267] At the risk of repetition, there are several reasons for this conclusion. The plant was necessary for Cormer's adherence to its prior agreement with Latecoere and Cormer had been considering a Mexican facility before it met with Bombardier.¹⁰

[Soulignements ajoutés; renvois omis]

[19] Ces conclusions sont exemptes d'erreur manifeste et déterminante.

[20] En 2012, Cormer retient les services d'agents afin de chercher des opportunités d'affaires visant à permettre son expansion dans le domaine de l'aéronautique. L'un de ces agents organise une rencontre avec des représentants de MSDT Bombardier au début de mai 2012 au cours de laquelle Cormer expose dans l'aperçu général de son entreprise : (1) qu'elle œuvre dans le secteur de l'aéronautique et la défense depuis 1988; (2) que Boeing est parmi ses clients principaux; et (3) qu'elle « has expansion plan for Mexico with a 50K to 60K sq/ft facility, vertically integrated »¹¹. Concernant l'installation d'une usine de fabrication au Mexique, Cormer souligne :

- Cormer's goal is to be a globally visible manufacturing organization.
- Several opportunities exist to grow our footprint expanding into Mexico.
- Investigations have started internally and through consultation with external support supporting agencies familiar with the process.
- Cormer also has various levels of support from our federal economic development agency (commerce arm of Industry Canada).

¹⁰ Jugement entrepris, paragr. 228-230 et 266-267.

¹¹ Cormer Aerospace, Global Integration Partners, présentée à Bombardier le 8 mai 2022, p. 2.

- We have and are currently responding to several RFQ's with this in mind, particularly from the asset allocation point of view.¹²

[21] Monsieur Sousa prend des notes lors de cette rencontre, qu'il présente au représentant de MSDT Bombardier afin d'en assurer l'exactitude, dans lesquels il écrit que Bombardier « does not mind being a launch customer but do not want to be the only supplier that we [Cormer] do business with. Too much of a risk »¹³.

[22] En décembre 2012, le président de Cormer, monsieur Sousa, rencontre à nouveau des représentants de MSDT Bombardier et leur réitère les raisons pour lesquelles son entreprise considère ouvrir une usine au Mexique. Il rassure Bombardier en disant comprendre que celle-ci ne veut pas prendre un risque avec un nouveau fournisseur dans un pays étranger, puis il ajoute que Cormer est prête financièrement pour une expansion ainsi que le développement de nouveaux marchés. Son plan d'affaires vise l'ouverture d'une usine de 50 000 pieds carrés au Mexique en mars 2014 pour répondre à un contrat avec son partenaire Latecoere dont il termine la négociation. Pour diminuer les risques, Cormer veut développer un deuxième client dès le commencement de son installation au Mexique afin d'assurer sa stabilité opérationnelle. Il précise :

The launch of Cormer in Mexico under the scope of Latecoere is sufficient for a small and viable operation.

The rapid addition of a second account will provide significant benefits to both Cormer and its customers.¹⁴

[23] Cormer explique qu'elle considère comme deuxième cliente : (1) Boeing, dont elle est déjà une fournisseuse certifiée et qui a des besoins en matière de pièces fabriquées au Mexique; et (2) Bombardier. Au sujet de cette dernière option, elle affirme :

The Bombardier work package fits nicely the current scope of Cormer's project in Mexico.

- Bombardier's timeline is compatible to Cormer's current project.
- BBD [Bombardier] scope requires essentially the same equipment – minimum additional investment will be required by Cormer in Mexico.
- We [Cormer] anticipate the size of BBD work package is sufficiently large to generate the overall volume aimed by Cormer such to gain the stability and efficiency. But not too large to create an operational risk.

¹² Cormer Aerospace, Global Integration Partners, présentée à Bombardier le 8 mai 2022, p. 24. Ces informations sont répétées par Cormer lors d'une autre rencontre avec des représentants de MDST Bombardier le 24 septembre 2012.

¹³ Courriel du 10 mai 2012 de Léo Sousa à Stéphane S. Plouffe [soulignement ajouté].

¹⁴ Présentation de Cormer à Bombardier, datée du 18 décembre 2012, p. 32.

- Cormer can start the Bombardier's business totally in parallel to its business with Latecoere, without concessions to either account.¹⁵

[24] Le 18 juin 2013, Cormer finalise le contrat qu'elle négociait avec Latecoere, lequel prévoit que dans les deux ans de la signature, Cormer facturerait ses pièces selon les prix du Mexique. Cormer est donc engagée envers cette cliente à ouvrir une usine au Mexique, avant même qu'elle ne parvienne à conclure une entente avec Bombardier.

[25] Mais il y a plus.

[26] Cormer allègue que Bombardier avait l'intention d'interrompre le programme L85 et que si elle l'avait renseignée à ce sujet, elle n'aurait pas ouvert son usine au Mexique. La preuve retenue par le juge de première instance n'appuie pas cet argument.

[27] Le juge conclut sur la base de la preuve présentée que, malgré les diverses hypothèses présentées au sein de la haute direction tout au long du programme L85 – dont celle de l'interrompre pendant une période ou d'y mettre un terme –, Bombardier n'a jamais considéré avant juillet 2014 de le mettre sur pause. En effet, elle a toujours choisi poursuivre le programme L85, en y investissant près de 1 M\$ par jour¹⁶, alors qu'elle était convaincue, d'une part, qu'elle serait en mesure de régler les problèmes techniques qui se présentaient et, d'autre part, que les commandes des futurs appareils allaient reprendre prochainement. Ce n'est qu'en juillet 2014, alors que l'entreprise constate que la reprise espérée n'est toujours pas au rendez-vous, que le président de Bombardier avions d'affaires considère concrètement d'interrompre le programme L85¹⁷. Le juge écrit à ce sujet :

[11] The L85's first flight was initially foreseen for 2009 but was soon delayed to 2013 and then to 2014. The plane only flew for the first time in April 2014, even though the first flight test vehicle (**FTV 1**) was ready in September 2013. There was acknowledgment that the original entry into service (**EIS**) would need to be redefined given the delay.

[12] Despite the delay, the first flight was a success, FTV 1 flying for two hours and fifteen minutes and assessing several systems. Flight test programs usually continue for between 20 and 27 months before EIS.

[...]

[19] An internal presentation in 2012 on the strategic orientation of Bombardier's business aircraft, from the then head of the business jet division,

¹⁵ Présentation de Cormer à Bombardier, datée du 18 décembre 2012, p. 33.

¹⁶ Jugement entrepris, paragr. 7.

¹⁷ Courriel du 5 juillet 2014 d'Éric Martel, président de Bombardier avions d'affaires écrit qu'il considère le scénario « pause » pour le programme L85.

shed a somewhat pessimistic light on the project. Cancellation of the L85 program was one of the options put forward, but development continued.

[...]

[24] On the marketing side of Bombardier there was still measured confidence that orders in the market segment of the L85 would return to 2008 levels. This confidence was based on the historical behavior of the market and of Bombardier's clients. [...] Rather than purchasing a more performing plane in the light category, clients, mostly high net worth individuals, began to opt for used planes in the medium and large categories. [...] This new reality was a fact that Bombardier had not fully recognized in 2013. This new reality was only fully grasped in the company's analysis following the cancellation of the L85.

[...]

[29] In early 2014 an internal task force was created to study all aspects of the future for the plane, including the market, the financial issues as well as the technical issues. [...] In June the plan was still to deliver the plane to market, but one scenario being considered was delaying the EIS to Q4 2017. [...]

[...]

[36] Even given the delayed EIS, in July 2014, the L85 was still part of Bombardier's long-term strategy. However, the senior management of the business aircraft unit was discussing a pause scenario. The failure of the market to rebound in the L85's segment was also becoming a significant concern to Bombardier. A July 2014 internal presentation considered a pause in the program, with a restart in 2017, although the LOOP 9 scenario remained the working one at the time, even following this presentation.¹⁸

[Soulignements ajoutés; Renvois omis]

[28] Ainsi, au moment de négocier le Contrat avec Cormer, entre mai 2012 et juillet 2013, Bombardier est pleinement engagée dans le programme L85 et y travaille sans relâche afin d'atteindre son objectif qu'elle considère toujours réalisable. Il y a certainement des embûches et des difficultés, mais cela n'a rien d'anormal dans le développement d'un nouvel avion. Bien au contraire, jusqu'en juillet 2014, la haute direction de Bombardier écarte l'hypothèse de l'interruption – qu'elle ne considère jamais sérieusement – et poursuit ses efforts afin de mener à terme le programme L85 avec succès. En conséquence, lors des négociations avec Cormer, les représentants de Bombardier demeurent optimistes au sujet du programme L85 : l'entreprise y croit et y investit en conséquence. Comme l'écrit le juge « [...] in 2013, the decision of the Board

¹⁸ Jugement entrepris, paragr. 11-12, 19, 24, 29 et 36.

was to continue investing in the program and it did so right up to the decision to pause it in January 2015»¹⁹.

[29] Lorsque le vent tourne en juillet 2014 et que Bombardier considère l'option d'interrompre le programme, tout est déjà en place chez Cormer pour l'ouverture de sa nouvelle usine au Mexique : (1) Cormer a annoncé son intention en ce sens à la fin avril 2013; (2) elle a signé son entente avec Latecoere à la mi-juin, puis son Contrat avec Bombardier à la fin juin et au début juillet 2013; (3) elle a conclu un bail pour l'installation d'une usine d'une superficie d'environ 52 000 pieds carrés à la mi-février 2014; et (5) elle a obtenu au début de mai 2014 son financement de 3,360 M\$ US pour finaliser l'installation de l'usine, y compris l'achat des équipements requis pour la fabrication de pièces.

[30] En conséquence, même si Bombardier avait informé Cormer dès le moment où elle considérait une interruption du programme L85, c'est-à-dire en juillet 2014, le fabricant de pièces métalliques était déjà pleinement engagé dans l'ouverture de son usine au Mexique et avait effectué les principales dépenses en lien avec le projet.

[31] Cormer ne pointe aucune erreur manifeste et déraisonnable quant aux conclusions factuelles du juge à ce sujet.

[32] Par ailleurs, la preuve démontre que Bombardier a continué à investir et à chercher des solutions jusqu'à la décision finale prise par la haute direction en janvier 2015. Le juge souligne à ce sujet :

[38] [In Septembre 2014], Mr. Gallagher's team [marketing in Bombardier] believed that a slowdown of the program was in order, but Mr. Martel [head of business aircraft division] did not share their view at the time. Despite marketing's recommendation not to take the plane (FTV 1) to the NBAA show in October 2014, it ultimately was shown there, the hope being to generate interest in it.

[39] In September 2014 Bombardier made a presentation to 8 to 10 major suppliers to the L85 program. [...] A shift to delivering the less performing version of the plane first, but still with EIS in Q4 2016, was discussed, as were some of the challenges with getting the L85 to market. [...] The new thinking was that an earlier EIS [entry into service] for the lesser version would be easier to achieve.

[40] Bombardier was also looking for better prices from the suppliers, which they refused to offer.

[...]

[44] Cancellation of the L85 was not discussed at the Board level before October 2014. Mr. Martel's presentation to the Board at that time, did not paint a

¹⁹ Jugement entrepris, paragr. 217.

rosy picture for the L85, although the plan to deliver a lesser performing version of the plane to market by Q2-2017, was still maintained.

[...]

[47] The conclusion of the Board was that Mr. Martel would return to the Board in January 2015 [...].

[...]

[50] Indeed, even after the Board meeting, Bombardier continued to invest heavily in the airplane with a view to bringing it to the market. Each representative of Bombardier who testified confirmed that even following this meeting, Bombardier continued to commit the necessary resources to the program. Importantly, Mr. Bisges and Mr. Séguin, both of whom were directly involved in the engineering aspects, never felt that they were limited in the resources that they needed to bring the plane to market, although there may have been a resequencing of how money would be spent to optimize cash flow for the program.

[51] Finally, in January 2015, Mr. Martel recommended to the Board that the program be paused.²⁰

[Soulignements ajoutés; renvois omis]

[33] Ces faits justifient la conclusion du juge qui souligne « in October 2014, the decision was to keep investing in the program, even if the discussion at the time was to bring a less performing L85 to market first. Therefore, when Cormer was getting ready to install its machinery, the program was still a go »²¹.

[34] À ce sujet également, Cormer ne démontre aucune erreur manifeste et déterminante.

La réclamation pour pertes de profit

[35] La même conclusion s'impose quant aux dommages-intérêts réclamés par Cormer pour les pertes de profits. Les parties reconnaissent qu'aucun bon de commande n'a été émis à Cormer par Bombardier en lien avec ses lots de fabrication pour le L85 et qu'un tel bon de commande était requis pour engager effectivement l'exécution du travail. Dans ce contexte, le juge avait raison de conclure que ces dommages ne pouvaient être compensés, puisqu'ils sont indirects et imprévisibles²². La Cour ne peut intervenir sur cet aspect en l'absence d'une erreur révisable.

²⁰ Jugement entrepris, paragr. 38-40, 44, 47 et 50-51.

²¹ *Id.*, paragr. 200.

²² *Id.*, paragr. 273.

[36] Au-delà de l'interruption du programme L85, le juge conclut que d'autres événements viennent sceller le sort de Cormer au Mexique. D'abord, Latecoere considère que Cormer manque à ses obligations contractuelles et renonce à lui commander des pièces fabriquées au Mexique :

[129] As to Latecoere, apparently, the scope of Cormer's work became less than anticipated, and, moreover, Cormer experienced serious delivery issues after beginning the work in Winnipeg. Cormer did not manufacture the Latecoere parts in Mexico. Ultimately, Latecoere believed that Cormer was in breach of its obligations.

[...]

[258] Cormer also had an agreement with Latecoere to manufacture parts in Mexico. Yet there was no effort to try to move toward the manufacturing of these parts in Mexico. This is perhaps because of the difficulties that Cormer was having in performing the work under that contract. Latecoere was not satisfied.²³

[Soulignements ajoutés; renvoi omis]

[37] Ensuite, Cormer ne dépose aucune preuve visant à démontrer qu'elle a tenté de développer la fabrication de pièces pour Boeing à son usine du Mexique, contrairement à son plan initial²⁴.

[38] Par ailleurs, Cormer renonce à essayer de fabriquer d'autres pièces de métal pour des avions à son usine du Mexique, que ce soit pour Bombardier avec lequel elle a conclu – il est utile de le rappeler – un Contrat d'une durée de huit ans qui ne se limite pas au programme L85, ou pour tout autre client. À ce sujet, le juge souligne que Cormer ne démontre jamais les raisons pouvant expliquer qu'elle renonce de la sorte à son plan d'affaires initial qui justifiait l'ouverture d'une usine au Mexique²⁵.

[39] De son côté, le juge arrive à la conclusion que ce sont les moyens financiers de Cormer qui ne lui permettaient pas de poursuivre l'aventure au Mexique, et ce, en raison des nombreuses difficultés vécues par l'entreprise, indépendamment de la décision de Bombardier quant au programme L85. Selon le juge, l'ensemble de cette débâcle explique que Cormer ait liquidé ses équipements, cassé son bail et fermé son usine avec précipitation dans les 10 mois suivant l'interruption du programme L85, et ce, avant même son annulation par Bombardier :

²³ Jugement entrepris, paragr. 129, 258.

²⁴ *Id.*, paragr. 259.

²⁵ *Id.*, paragr. 226-227, 254-260.

[262] In the Court's estimation, Cormer's liquidity was affected by more than the pause of the L85 program. We know that, in November 2012, Cormer had committed to build a facility for a defense contract in New Brunswick, to be operational in 2014. While the evidence is sparse, it does not appear that this facility was ever profitable.

[263] Moreover, Cormer had invested more than \$4 million in projects not connected to the L85 in 2014 and 2015. At the same time there was a significant reduction in revenues, a large increase in inventories and a doubling of accounts receivable. It was perhaps the perfect storm, ultimately a fatal one for Cormer, but its demise cannot be placed solely on the shoulders on Bombardier.

[264] A more likely scenario is that in its rush to return revenues to previous levels Cormer took on too many projects and did not have the financial capacity to weather the storm caused by the pause in the program, or to retool, so as to take on the other projects offered by Bombardier in Mexico or by others, with a view to benefiting from the full capacity of its facility.²⁶

[Soulignements ajoutés; renvois omis]

[40] Encore une fois, aucune erreur manifeste et déterminante ne vient ébranler ces conclusions factuelles.

[41] Ainsi, au regard de l'ensemble, il y a lieu de conclure qu'il n'y a pas de lien causal entre les dommages réclamés pour compenser les pertes découlant de l'installation de l'usine de Cormer au Mexique et les fautes qu'aurait commises Bombardier, selon les allégations de Cormer. Cette dernière n'a pas davantage démontré que sa réclamation pour perte de profits avait un lien direct et immédiat avec les fautes alléguées, sans compter qu'il s'agit d'un préjudice imprévisible au sens de l'article 1613 C.c.Q. À ce chapitre, une conclusion similaire à celle tirée par le juge Chamberland pour la Cour dans l'arrêt *Ciment Québec inc. c. Stellaire Construction inc.* s'impose:

[51] Je conclus donc à l'absence d'un lien de causalité immédiat et direct entre la perte de gains subie par Stellaire Construction et la faute de Ciment Québec. Je conclus également, et un peu pour les mêmes raisons, au caractère imprévisible de ce dommage. Ce raisonnement illustre peut-être comment, dans l'analyse concrète des faits d'un dossier, les deux critères se rejoignent souvent. Le dommage n'est pas une suite immédiate et directe de la faute parce que la fragilité financière de l'entreprise est la véritable cause de ses malheurs subséquents et le dommage est imprévisible parce que le vendeur, tout en étant raisonnablement prudent et diligent, ne pouvait tout simplement pas prévoir que la situation

²⁶ Jugement entrepris, paragr. 262-264.

financière de l'acheteur était si fragile que le seul fait de lui livrer un produit différent de celui qui avait été commandé aurait des conséquences aussi radicales.²⁷

[Soulignements ajoutés]

POUR CES MOTIFS, LA COUR :

[42] **REJETTE** l'appel, avec les frais de justice.

MARTIN VAUCLAIR, J.C.A.

JUDITH HARVIE, J.C.A.

CHRISTIAN IMMÉR, J.C.A.

Me Alexander L. De Zordo
Me Maude Lamoureux-Bisson
Me Élie Désilets
BORDEN LADNER GERVAIS
Pour l'appelante – demanderesse

Me Frédéric Paré
Me Juliette Regoli
Me Anna Maria Arapovic
STIKEMAN ELLIOTT
Pour les intimées - défenderesses

Date d'audience : 7 avril 2025

²⁷ 2002 CanLII 35591 (QC CA), paragr. 51.